



TITLE:

# 京大上海センターニュースレター 第125号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科上海センター

---

CITATION:

京都大学経済学研究科上海センター. 京大上海センターニュースレター 第125号. 京大上海センターニュースレター 2006, 125

ISSUE DATE:

2006-09-07

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/26441>

RIGHT:

---

---

# 京大上海センターニュースレター

第125号 2006年9月7日

京都大学経済学研究科上海センター

---

---

## 目次

### ○図們江地域物流ルートの現状と問題点(下)

+++++

#### 図們江地域物流ルートの現状と問題点(下)

—中国延辺地域を中心に—

中国延辺大学経済管理学院助教授 権哲男

#### 3. 延辺地域の直接投資

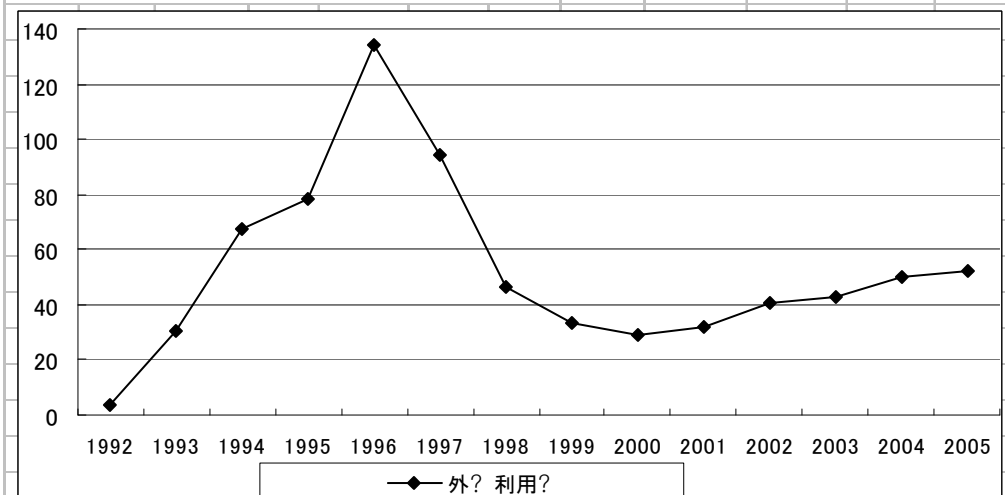
##### (1) 直接投資の推移 (図2)

1992～1996年急増：1992年0.04億ドル、96年1.34億ドル、図們江地域開発のブーム

1997～2000年減少：2000年0.29億ドル—韓国の通貨危機、延辺地域の投資環境

2001から緩やかに増加：2005年0.52億ドル

図2 対延辺地域の直接投資の推移 (百万美元)



出所：《延辺？？年？2004》、延辺商務局。

##### (2) 主な投資国 (表9)

2003年末までの累計投資額：韓国2.96億ドル (63%)、香港0.62億ドル (13%)、日本0.42億ドル (9%)、

表9 2003年末までの国別累計投資額と割合（万? ?、%）

	企? ? 数		投? ?		
	数	比重	金?	比重	
? 国	447	74.0	29,552	62.9	
香港	28	4.6	6,192	13.2	
日本	43	7.1	4,171	8.9	
台湾	17	2.8	1,559	3.3	
美国	15	2.5	1,424	3.0	
朝?	11	1.8	241	0.5	
其他	43	7.1	3,857	8.2	
合?	604	100.0	46,996	100.0	

出所:《延边? ? 年? 2004》

#### 4. 図們江地域物流ルートの現状

1995年、琿春—圈河—羅津（北朝鮮）—釜山（韓国）のコンテナ陸海輸送ルートを開通

2000年、琿春—ザルビノー束草の貨客陸海輸送ルートを開通

##### （1）琿春—圈河—羅津—釜山のコンテナ輸送ルート（週一回）

琿春—圈河（42km）、圈河—羅津港（51km）

①圈河道路口岸：96年9月開放、貨物通過能力60万t／年、旅客通過能力60万人次／年

②圈河口岸貨物通過量：1998～2000年急増、2001～03年微減、04年から再び増加（図3）

1996年2.4万トン、98年4.1万トン、2000年16万トン、05年17.1万トン

③圈河口岸旅客通過量：1996～99年増加、2000年からは緩やかな増加傾向（図4）

1996年1.2万人、99年14.3万人、20002年18.2万人、04年25.4万人

##### （2）琿春—ザルビノー束草の貨客輸送ルート（週三回）

琿春—ザルビノー港（約63km、車で1時間30分）

①琿春道路口岸：1993年4月、国際客貨輸送口岸として認可をえる

貨物通過能力60万トン／年、旅客通過能力60万人次／年、

②琿春鉄道口岸：1999年5月から試運転開始、2001年10月正式に對外開放

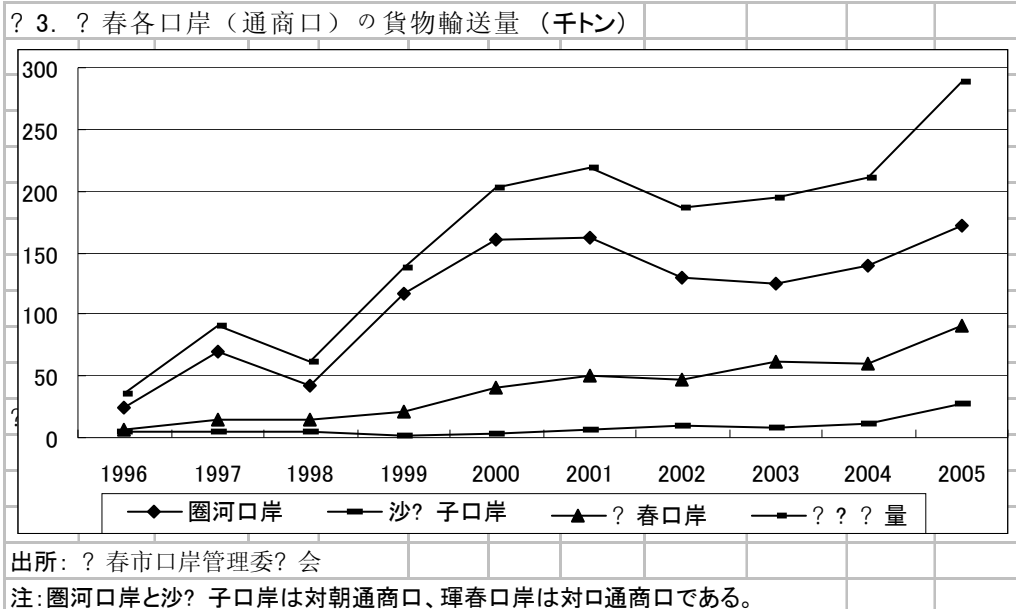
貨物積み替え能力80万トン／年、旅客輸送能力50万人次／年、

③琿春口岸貨物通過量：緩やかに増加（図3）

1996年0.7万トン、98年1.5万トン、2001年5万トン、05年9万トン

④琿春口岸旅客通過量：1999～2001急増、02年からは増減が交差（図4）

1996年0.4万人、99年4.1万人、2001年21.6万人、04年17.1万人



### (3) その他対朝通商口

図們鉄道路口岸：貨物輸送能力250万トン／年、1954年から国際輸送開始

図們道路口岸：貨物通過能力25万トン／年、旅客通過能力10万人次／年

三合道路口岸：龍井－三合（47km）、三合一清津港（87km）

貨物通過能力15万トン／年、旅客通過能力15万人次／年

## 5. 図們江地域物流ルートの問題点

### (1) 通商口の設計能力と実際輸送量との大きなギャップ

琿春口岸（道路、鉄道）：貨物通過能力：140万トン／年、実際輸送量：2005年9万トン

珲河口岸：貨物通過能力：60万トン／年、実際輸送量：2005年17万トン

### (2) 輸送コストが高い

20英尺コンテナ：大連－釜山 280～340ドル

琿春－束草 800ドル前後

羅津－釜山 850ドル前後

国内運賃、その他費用を含めると、大連ルートより1000人民元前後高い

韓国の経済中心：主に西海岸都市に集中、韓国国内輸送が必要、コストの増加

### (3) 朝鮮とロシアの通関インフラ整備の遅れ

①珲河－（元汀里口岸）羅津道路：未整備、

「路港区」一体化プロジェクト：朝鮮政策の不確実性－リスクが大きい、最近のアメリカの金融制裁、融資も困難

②鉄道：露側の検査施設・通信施設の不完全、水道・暖房施設未整備、照明施設の欠如

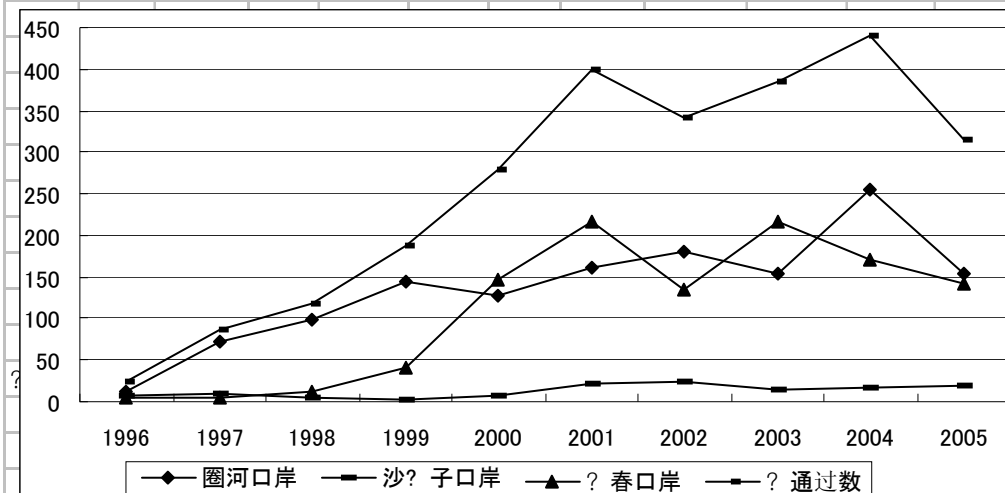
③旅客通過

琿春口岸：中国側－8個の通関通路、1時間に1000人通過可能、

ロシア側（クラスキノ口岸）－2個の通関通路

珲河口岸：中国側－6個の通関通路、北朝鮮側（元汀里口岸）－1個の通関通路

？ 4. ？ 春各口岸（通商口）の旅客通過数（千人次）



出所：？ 春市口岸管理委？ 会

注：圈河口岸と沙？ 子口岸は対朝通商口、琿春口岸は対口通商口である。

④ロシア側（クラスキノ口岸）：手続き繁雑、通過時間が長く、費用も高い、ロシア領内の貨物輸送はロシア会社が独占

## 6. 図們江地域物流ルートの展望

（本稿は7月3日の上海センター・シンポジウムにおいて中国延辺大学経済管理学院助教授 権哲男が報告されたものの報告原稿を本人の了解をとって掲載したものです）